

mung ausdrücklich den „Wechseleigentümer“ als anspruchsberechtigt bezeichnet. Zur Begründung dieses weiteren Anspruchs kann sich die Klägerin aber auch nicht auf die allgemeinen rechtlichen Vorschriften der Art. 70 ff. OR über die ungerechtfertigte Bereicherung stützen, weil sie nach Feststellung des kantonalen Richters den ihr bei Anrufung dieses Rechtstitels auffallenden Beweis dafür, daß der Beklagte den Gegenwert der Wechselsumme — das von ihm laut Angabe des Wechsels gekaufte Heu — tatsächlich erhalten habe, nicht erbracht hat. Diese Feststellung wird von der Klägerin zu Unrecht unter Hinweis auf die ausdrückliche Anerkennung des Empfangs des Gegenwertes seitens des Beklagten, in der Wechselurkunde selbst, als aktenwidrig angefochten; denn wenn die Vorinstanz dieser wechselfähigen Erklärung keinen entscheidenden materiellen Beweiswert beigemessen hat, so ist dieser Entscheid schon aus der allgemeinen Erwägung nicht zu beanstanden, daß die Wechselausstellung erfahrungsgemäß nicht selten vor dem tatsächlichen Vollzuge des ihr zu Grunde liegenden Rechtsgeschäftes erfolgt. Dazu kommt, daß sich aus dem übrigen Inhalte der Akten (insbesondere aus der vom Betreibungsamt Bern-Stadt eingeholten Bescheinigung über die Pfändung und Verwertung des Heues des Salengutes im Betreibungsverfahren gegen die Geschwister Fell r und H. Loosli) zum mindesten erhebliche Zweifel darüber ergeben, ob der Beklagte wirklich jemals in den Besitz des gekauften Heues gelangt ist. Auch aus diesem Grunde verdient die streitige Beweiswürdigung jedenfalls nicht den Vorwurf der Aktenwidrigkeit; —

erkannt:

Die Berufung der Klägerin wird abgewiesen und damit das Urteil der I. Zivilkammer des Appellationshofes des Kantons Bern vom 24. Januar 1911 in allen Teilen bestätigt.

2. Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post. Responsabilité civile des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur et des postes.

33. Arrêt du 12 avril 1911 dans la cause
Compagnie genevoise des Tramways électriques, déf. et rec.
princ., contre Grasset, dem. et rec. p. v. d. j.

Art. 1 LF du 28 mars 1905. Accident survenu au cours de la construction d'une voie ferrée. **Notion de la « construction »:** Y rentre le travail d'asphaltage de la partie d'une chaussée publique que comprend la voie d'un tramway, travail exécuté par la Compagnie du tramway et pour les besoins de son exploitation (calage de la voie). — La **responsabilité pour le dommage causé exclusivement à des choses (art. 11 al. 2 LF)** est encourue non seulement en cas de faute « de l'entreprise », mais aussi en cas de **faute** des personnes à son service, notamment de l'entrepreneur d'une « construction » au sens de l'art. 1 LF. Faute de ce dernier (brèche laissée ouverte dans la chaussée publique, lors du travail susmentionné, sans aucune mesure prise pour avertir les passants de son existence; automobile endommagé par le fait que son conducteur s'est aperçu trop tard de cet obstacle). **Faute concurrente de la victime** (allure de l'automobile dépassant la vitesse permise d'après le concordat intercantonal, art. 9). — **Fixation de l'indemnité (art. 5 LF.)**

A. — L'Etat de Genève a accordé le 14 avril 1899 à la Compagnie genevoise des Tramways électriques une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un réseau de chemins de fer électriques sur routes dans le canton de Genève. Aux termes de l'art. 28 de la concession:

« Les voies ferrées devront être entretenues constamment en bon état et ne présenter ni saillies, ni ornières, ni ravines, ni dépressions.

» Cet entretien, à la charge des concessionnaires, comprendra la chaussée quelle qu'en soit la nature, entre rails

et entre voies ainsi qu'une zone de 0,50 m. en dehors des rails... »

L'art. 29 prévoit que « les réparations des voies feront l'objet de requêtes auprès des administrations respectives et ne commenceront que sur le vu des autorisations. »

En été 1909, la Compagnie a fait procéder au calage des voies sur le pont du Mont-Blanc où s'étaient produites des dépressions. Ces travaux de réfection ont été autorisés par l'ingénieur de la ville de Genève. L'asphaltage des brèches a été confié par la Compagnie à l'entrepreneur Stalet.

Le 9 août, un peu après midi, Grasset, conduisant une automobile où se trouvaient sa femme et deux cousins, s'est engagé sur le pont du Mont-Blanc. A ce moment l'une des brèches à asphalter était ouverte à ras du rail côté aval; elle avait une étendue de 1 à 2 mètres et une faible profondeur; elle n'était entourée d'aucune barrière; aucun écriteau n'en indiquait l'existence et il n'y avait pas de gardien chargé de prévenir le public. Grasset a remarqué cette brèche — peu visible à cause d'une violente pluie — au dernier instant; pour l'éviter il a fait un brusque changement de direction à gauche; les roues de derrière ayant dérapé et l'une d'elles s'étant engagée dans la brèche, la voiture s'est dirigée à angle droit contre le trottoir, l'a gravi, a brisé la barrière et est tombée dans le lac.

B. — Grasset a ouvert action à la Compagnie genevoise des Tramways électriques en paiement de 7000 fr. à titre de réparation de dommage matériel résultant de l'accident (détérioration de l'automobile, perte d'objets etc.). Cette action est basée sur la loi sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer du 28 mars 1905.

Le Tribunal de première instance a jugé que cette loi n'était pas applicable. Par contre, en application du droit commun, soit des art. 50 et suiv. CO, il a condamné la Compagnie défenderesse à une indemnité de 4000 fr. en admettant que l'accident est dû à la faute de la Compagnie, c'est-à-dire au fait que la brèche a été laissée ouverte sans écriteau ni barrage, contrairement aux dispositions des règlements

sur la matière. D'autre part, Grasset a commis une faute en marchant à une allure supérieure à celle qui est autorisée par le concordat sur la circulation des automobiles. Cette faute concurrente entraîne une réduction de 20 % de l'indemnité.

Grasset n'a pas appelé de ce jugement. Sur appel de la Compagnie, la Cour de Justice civile a, par arrêt du 11 février 1911, réduit à 2339 fr. 75 l'indemnité allouée. La Cour a jugé que la loi fédérale du 28 mars 1905 était applicable et que les fautes des deux parties étant de gravité égale Grasset n'a droit qu'à la réparation de la moitié du dommage subi, lequel s'élève à 4679 fr. 50.

La Compagnie a recouru en temps utile au Tribunal fédéral contre cet arrêt en concluant à libération complète des conclusions du demandeur et, subsidiairement, à réduction de l'indemnité.

Grasset s'est joint au recours et a conclu à la confirmation du jugement de première instance, soit à la condamnation de la Compagnie à 4000 fr. de dommages intérêts.

Statuant sur ces faits et considérant en droit :

1. — Il convient tout d'abord de rechercher si — comme le demandeur le prétend et comme la Cour de Justice civile l'a admis — la loi du 28 mars 1905 sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer est applicable en l'espèce.

Le champ d'application de la loi est délimité à l'art. 1, en ce qui concerne la réparation du dommage causé aux personnes: aux termes de cet article, il embrasse les accidents survenus « au cours de la construction, de l'exploitation ou des travaux accessoires impliquant les dangers inhérents à celle-ci ». La même norme vaut sans doute en ce qui concerne la réparation du dommage causé aux choses, l'art. 11 qui a trait à cette catégorie d'accidents ne contenant sur ce point aucune dérogation à la règle générale posée à l'art. 1. La question qui se pose est donc celle de savoir si l'accident du 9 août 1909 est survenu au cours de la « construction » de la ligne de la Compagnie défenderesse.

Sous l'empire de l'ancienne loi de 1875, le Tribunal fédéral a jugé en jurisprudence constante qu'on devait assimiler à la « construction » d'une voie ferrée les travaux périodiques de réparation et de réfection de la voie (v. notamment RO 8 p. 334, 10 p. 133, 26 II p. 28 et suiv.). Dans un arrêt récent aux considérants duquel il suffit de se référer (arrêt du 26 octobre 1910 : C. F. F. c. Danuser*), il a interprété de la même façon le terme de « construction » employé à l'art. 1, cité ci-dessus, de la nouvelle loi de 1905. Celle-ci devra donc être déclarée applicable, si les travaux qui ont occasionné l'accident subi par le demandeur ont le caractère de travaux de réfection ou de réparation de la voie des C. E. G. Tel est bien le cas. Il est vrai qu'il s'agissait de l'asphaltage d'une voie publique — soit du pont du Mont Blanc. Mais la partie du pont sur laquelle ce travail était effectué doit être considérée comme appartenant à la voie du tramway : en effet cette voie comprend (art. 28 de la concession) non seulement la chaussée située entre rails, mais encore une zone de 50 centimètres en dehors des rails. L'entretien de cette zone incombe à la Compagnie ; la réfection de cette partie de la chaussée constitue donc une réfection de la voie ferrée elle-même — tout au moins lorsque ce sont les besoins de la circulation des trams qui la rendent nécessaire ; or, en l'espèce, l'asphaltage de la chaussée était nécessité par le travail de calage des voies auquel la Compagnie avait procédé ; il était en relation intime avec ce travail dont il constituait l'achèvement obligatoire. L'accident qu'il a occasionné est ainsi un accident de « construction », au sens de la loi du 28 mars 1905.

2. — Aux termes de l'art. 11 al. 2 de cette loi, lorsque l'accident n'a pas causé de blessure ou de mort d'homme, mais uniquement l'avarie, la destruction ou la perte d'objets, l'entreprise de chemins de fer n'est responsable de ce dommage que s'il y a eu faute de sa part. On doit, bien entendu, assimiler au cas où l'entreprise a commis une faute

personnelle celui où l'accident est dû à une faute de ses employés ou des personnes dont elle utilise les services pour ses transports ou pour la construction de la ligne (art. 1 al. 2). C'est ce qui résultait très nettement, sous l'empire de la loi de 1875, de la combinaison des art. 8 et 3 (v. dans ce sens ZEERLEDER, *Haftpflichtgesetzgebung*, p. 40). Le texte de la loi de 1905 est moins précis ; au lieu d'énoncer d'une façon toute générale — comme le faisait l'art. 3 de la loi de 1875 — le principe de l'assimilation des fautes du personnel ou du constructeur aux fautes de l'entreprise, elle ne le formule expressément qu'à propos de l'art. 1 et de l'art. 8. On pourrait dès lors soutenir qu'il ne vaut que dans les hypothèses prévues à ces articles et que par conséquent il n'est pas applicable dans le cas de l'art. 11. Mais cette manière de voir serait certainement contraire à l'intention du législateur qui n'a nullement entendu apporter un adoucissement à la responsabilité imposée par la loi de 1875 à l'entreprise de transport à raison de dommage causé aux choses (v. message du C. F. du 1^{er} mars 1901 : F. féd. 1901, II p. 889). Pour que la responsabilité de la Compagnie défenderesse se trouve engagée, il suffit donc que le demandeur prouve que l'accident est dû à une faute de l'entrepreneur Stalet, chargé par la Compagnie du travail d'asphaltage.

L'instance cantonale a jugé avec raison que cette preuve avait été rapportée. Il est constant en effet qu'au moment de l'accident les brèches de la chaussée n'étaient entourées d'aucune barrière, qu'aucun écriteau n'en indiquait l'existence et qu'il n'y avait pas de gardien chargé d'avertir le public. Aucune des mesures indispensables pour prévenir un accident du genre de celui qui est survenu n'avait donc été prise. Il est vrai que l'ingénieur de la ville a déclaré qu'il aurait été difficile de placer des écriteaux ; mais ce n'était pas là le seul moyen possible de signaler au public la présence de brèches et d'ailleurs le contre-maître de Stalet a déclaré lui-même qu'en fait un chevalet avec un écriteau avait été placé sur le lieu de la réparation de la chaussée et qu'il avait été enlevé peu avant l'accident. Dans ces conditions l'imprudence rele-

* RO 36 II n° 82 page 564 et sv.

(Note du réd. RO.)

vée par le demandeur à la charge de l'entrepreneur, et dont la Compagnie est responsable, n'est pas douteuse.

3. — D'autre part le demandeur a également commis une faute en dépassant l'allure réglementaire imposée aux automobiles par l'art. 9 du concordat sur la circulation des automobiles. L'instance cantonale a constaté en fait qu'il marchait à une allure d'au moins 15 km., alors que la vitesse réglementaire est de 10 km. dans la traversée des villes et de 5 km. sur les ponts. Cette faute est en relation de cause à effet avec l'accident ; car il paraît certain que, si l'allure de l'automobile avait été plus modérée, Grasset aurait pu ou apercevoir la brèche et l'éviter ou du moins arrêter sa machine avant qu'elle eût atteint et brisé la barrière du pont.

Par contre il n'y a pas lieu d'admettre qu'il ait commis une faute en ne marchant pas à l'extrême droite de la chaussée : il tenait la droite de la ligne médiane du pont et l'instance cantonale a estimé qu'il n'avait pas à marcher à ras du trottoir du moment que la partie très large du pont qu'il avait à sa gauche n'était pas encombrée. Le Tribunal fédéral n'a pas de motifs pour revoir cette appréciation, qui est basée sur la connaissance exacte des circonstances locales.

4. — L'accident étant dû au concours de la faute de l'entrepreneur, dont la Compagnie a à répondre, et de la faute de la victime et ces fautes étant d'importance sensiblement égale, il se justifie (art. 5) de réduire de 50 %, comme l'a fait la deuxième instance cantonale, l'indemnité à laquelle le demandeur peut prétendre.

Le préjudice matériel subi par Grasset a été fixé par le Tribunal de première instance à 5023 fr. 50 ; la Cour de justice civile a diminué ce chiffre de 344 fr., montant de réparations faites à l'automobile par la maison Vuy ; elle a jugé avec raison que, si le travail de réparation de la machine confié au garage des Eaux-Vives a été mal exécuté et si de nouvelles réparations ont été dès lors nécessaires, la Compagnie défenderesse ne saurait être tenue de payer à la fois la note des réparations défectueuses et celle des répa-

rations supplémentaires. Les autres articles de compte du demandeur admis par la Cour de justice civile s'élèvent à 4679 fr. 50 ; ils se rapportent aux frais de sauvetage et de réparation de l'automobile, à la dépréciation de celle-ci, à des effets endommagés et enfin aux travaux de réfection que la ville de Genève a dû faire au pont du Mont-Blanc ensuite de l'accident et qui se montent à 408 fr. 55. Il résulte des déclarations mêmes de Grasset qu'il n'a pas encore payé cette note de 408 fr. 55 ; il ne saurait donc réclamer dès maintenant à la Compagnie le remboursement d'un paiement qu'il n'a pas effectué, la réparation d'un dommage purement éventuel d'autant plus qu'il n'est pas établi que vis-à-vis de la ville sa responsabilité se trouve engagée. Pour le surplus les constatations de fait de l'instance cantonale relatives à la quotité de préjudice causé par l'accident ne sont pas contraires aux pièces du dossier ; déduction faite de la note de 408 fr. 55, il est de 4270 fr. 95. Cette somme étant réduite de moitié à raison de la faute concurrente de Grasset, l'indemnité due par la Compagnie défenderesse est ainsi de 2135 fr. 50.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral
prononce :

Le recours principal est admis partiellement et l'arrêt attaqué est réformé en ce sens que la Compagnie genevoise des Tramways électriques est condamnée à payer à Grasset, avec intérêts de droit, la somme de 2135 fr. 50.